

27123
PATENT TRADEMARK OFFICE

#4 Priority or
Op Av 6/15/02
Docket No. 1948-4761

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant(s): COUILAUD, et al.

Group Art Unit: 2875

Serial No.: 09/966,950

Examiner:

Filed: December 18, 2001

For: DEVICE FOR AUTOMATIC CORRECTION OF THE ORIENTATION OF A
MOTOR-VEHICLE HEADLAMP IN ELEVATION

CLAIM TO CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
Washington, DC 20231

Sir:

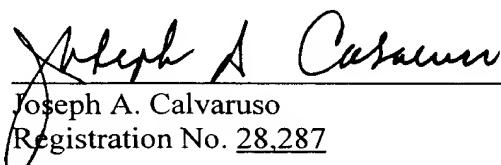
In the matter of the above-identified application and under the provisions of 35 U.S.C. §119 and 37 C.F.R. §1.55, applicant(s) claim(s) the benefit of the following prior application(s):

Application(s) filed in: France
In the name of: Valeo Vision
Serial No(s): 0013890
Filing Date(s): October 27, 2000

Pursuant to the Claim to Priority, applicant(s) submit(s) a duly certified copy of said foreign application.
 A duly certified copy of said foreign application is in the file of application Serial No. _____, filed _____.

Respectfully submitted,
MORGAN & FINNEGAN, L.L.P.

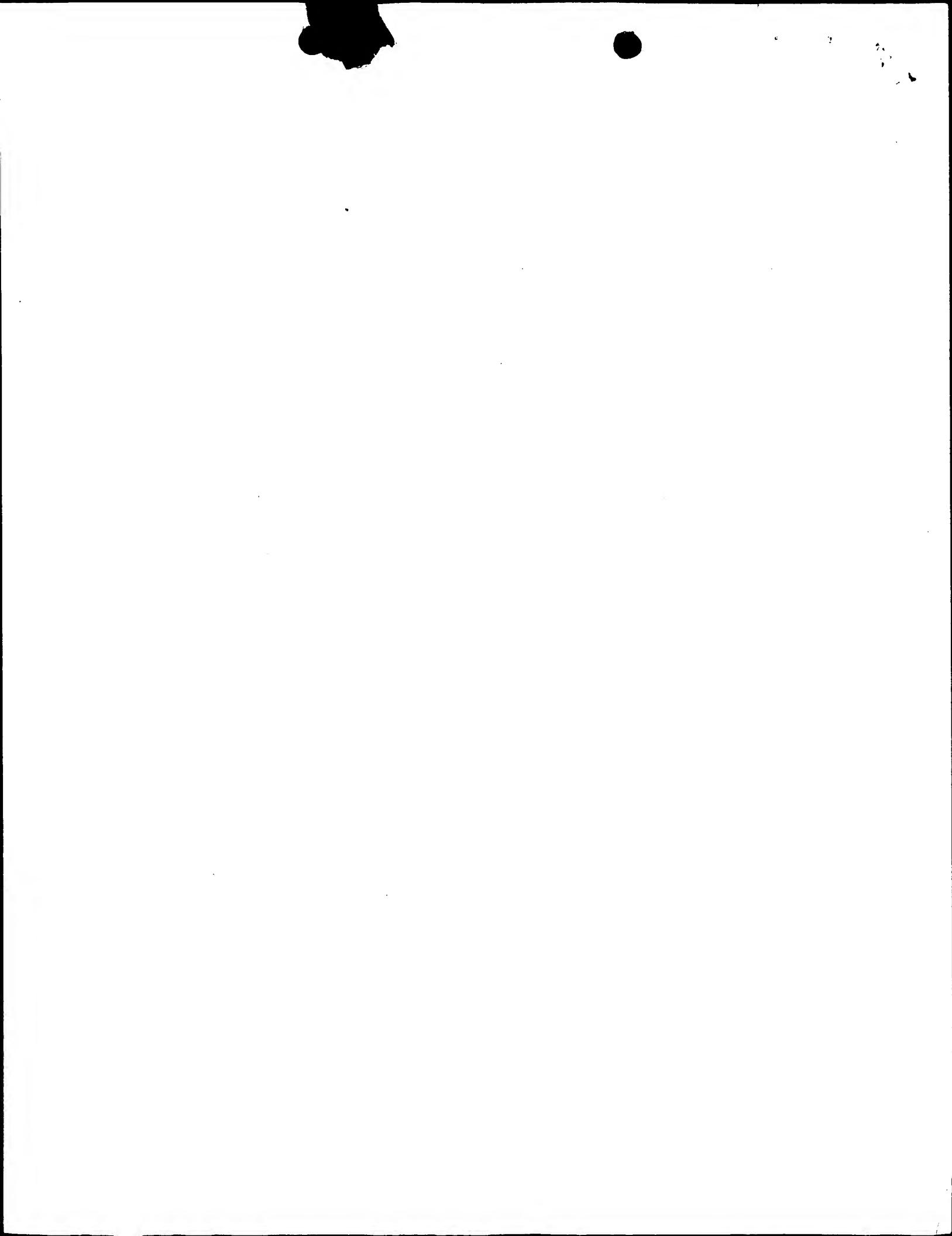
By:


Joseph A. Calvaruso
Registration No. 28,287

Dated: December 19, 2001

Correspondence Address:

MORGAN & FINNEGAN, L.L.P.
345 Park Avenue
New York, NY 10154-0053
(212) 758-4800 Telephone
(212) 751-6849 Facsimile



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant(s): COUILAUD, et al.

Group Art Unit: 2875

Serial No.: 09/966,950

Examiner:

Filed: September 28, 2001

For: DEVICE FOR AUTOMATIC CORRECTION OF THE ORIENTATION OF A
MOTOR-VEHICLE HEADLAMP IN ELEVATION

CERTIFICATE OF MAILING (37 C.F.R. §1.8(a))

Commissioner for Patents
Washington, DC 20231

Sir:

I hereby certify that the attached:

1. Claim to Convention Priority
2. One Priority Document
3. Return Receipt Postcard

along with any paper(s) referred to as being attached or enclosed and this Certificate of
Mailing are being deposited with the United States Postal Service on date shown below with
sufficient postage as first-class mail in an envelope addressed to the: Commissioner for
Patents, Washington, DC 20231.

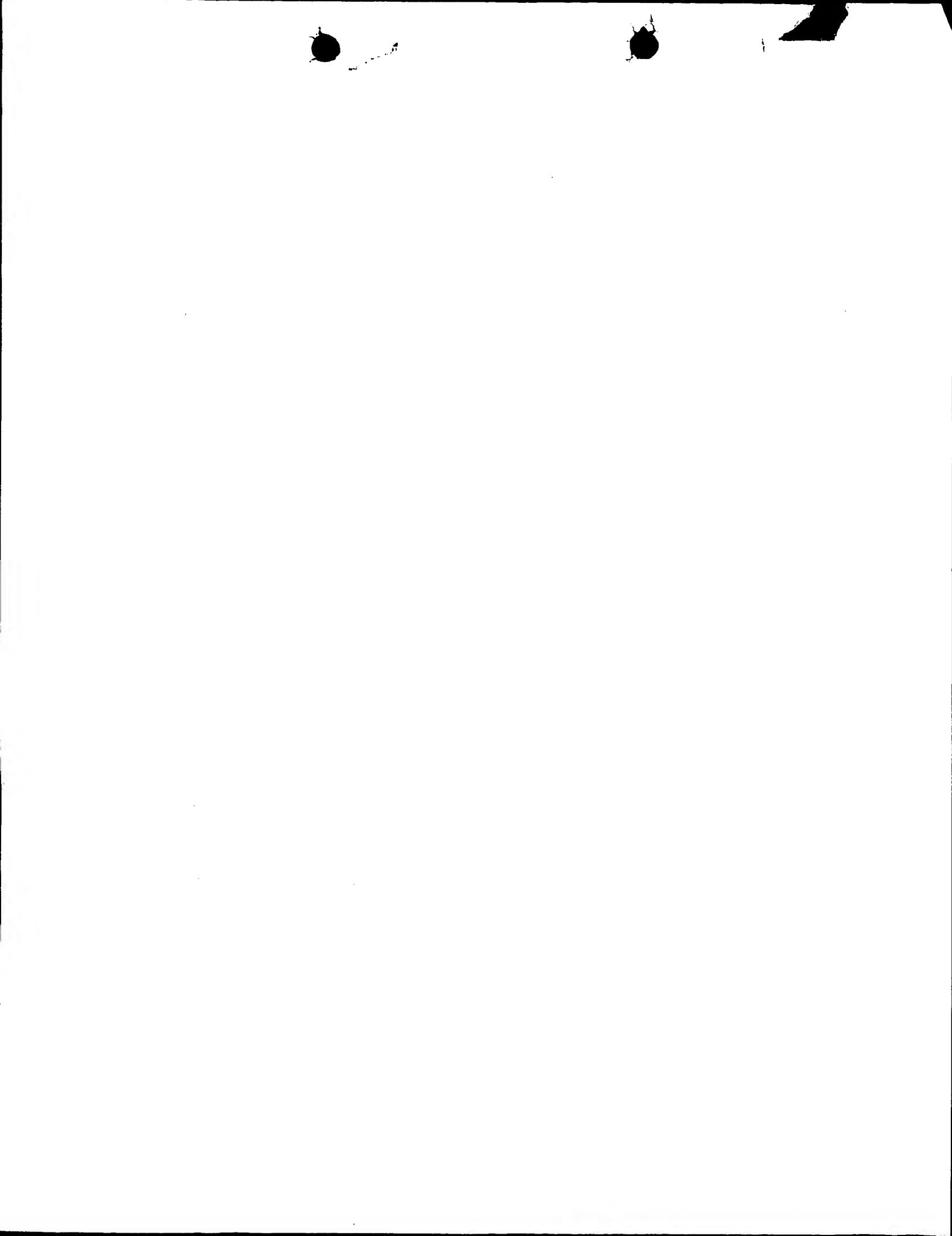
Respectfully submitted,
MORGAN & FINNEGAN, L.L.P.

Dated: December 19, 2001

By: Helen Tiger
Helen Tiger

Correspondence Address:

MORGAN & FINNEGAN, L.L.P.
345 Park Avenue
New York, NY 10154-0053
(212) 758-4800 Telephone
(212) 751-6849 Facsimile





C 1B 1287



BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 04 SEP. 2001

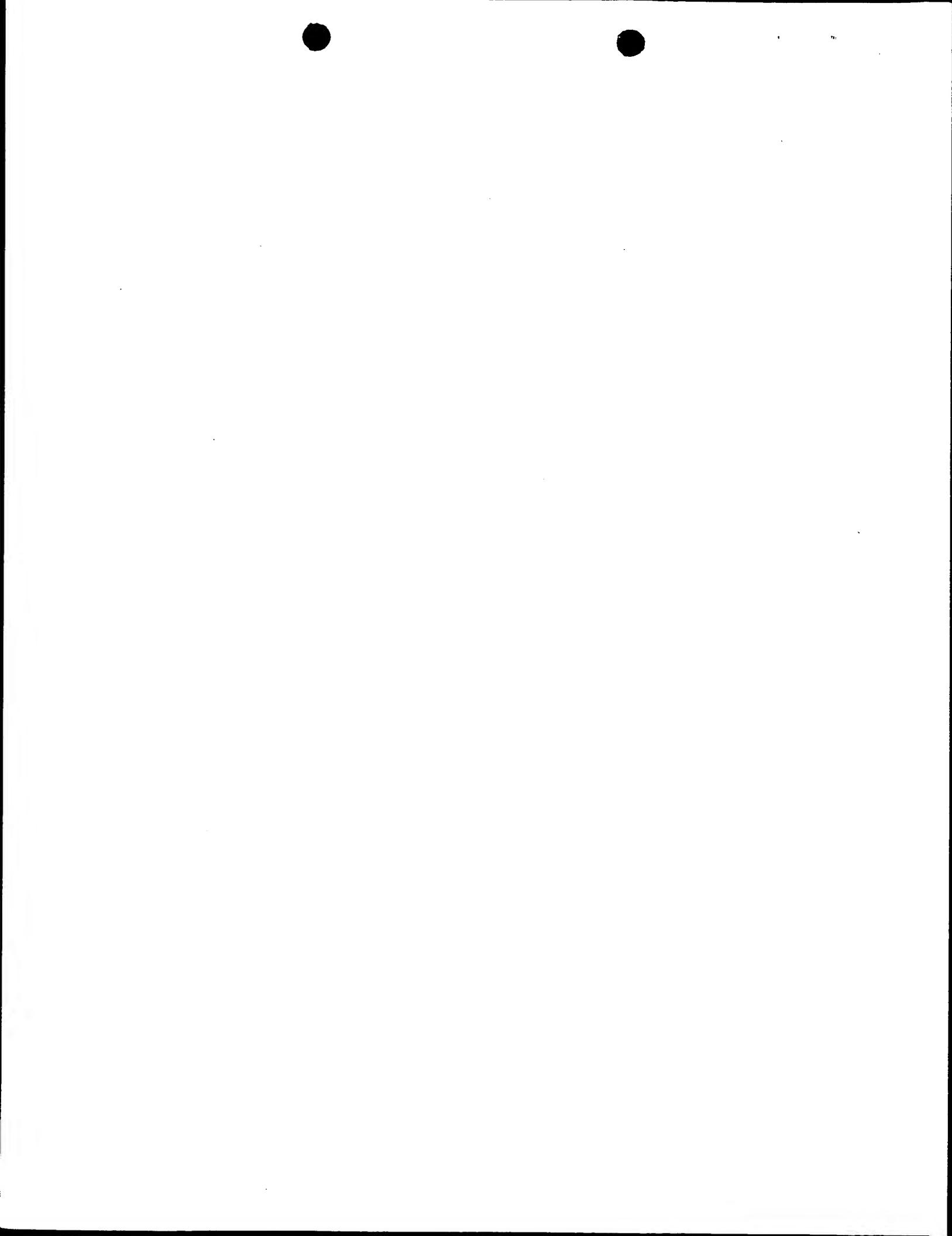
Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Martine PLANCHE".

Martine PLANCHE

SIEGE
INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIETE
INDUSTRIELLE

26 bis, rue de Saint Petersbourg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04
Télécopie : 33 (1) 42 93 59 30
www.inpi.fr





INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

26 bis, rue de Saint Pétersbourg

75800 Paris Cedex 08

Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 94 86 54

BREVET D'INVENTION CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

cerfa
N° 11354*01

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 1/2

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 540 W /260899

Réservé à l'INPI

REMISE DES PIÈCES DATE	27.10.2000
LEU	99
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI	0013890
DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI	27 OCT. 2000

1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE

VALEO VISION
PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
34 RUE SAINT ANDRE
93012 BOBIGNY CEDEX

Vos références pour ce dossier
(facultatif) C1287

Confirmation d'un dépôt par télécopie N° attribué par l'INPI à la télécopie

2 NATURE DE LA DEMANDE	Cochez l'une des 4 cases suivantes		
Demande de brevet	<input checked="" type="checkbox"/>		
Demande de certificat d'utilité	<input type="checkbox"/>		
Demande divisionnaire	<input type="checkbox"/>		
Demande de brevet initiale	N°	Date	/ /
ou demande de certificat d'utilité initiale	N°	Date	/ /
Transformation d'une demande de brevet européen Demande de brevet initiale	<input type="checkbox"/>	Date	/ /

3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)

DISPOSITIF DE CORRECTION AUTOMATIQUE DE L'ORIENTATION EN SITE D'UN PROJECTEUR DE VÉHICULE AUTOMOBILE

4 DECLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE	Pays ou organisation Date / / / N°	
	Pays ou organisation Date / / / N°	
	Pays ou organisation Date / / / N°	
	<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé « Suite »	
5 DEMANDEUR	<input type="checkbox"/> S'il y a d'autres demandeurs, cochez la case et utilisez l'imprimé « Suite »	
Nom ou dénomination sociale	VALEO VISION	
Prénoms		
Forme juridique	SOCIETE ANONYME	
N° SIREN	19 . 5 . 0 . 3 . 4 . 4 . 3 . 3 . 3	
Code APE-NAF	3 . 1 . 6 . A	
Adresse	Rue	34 RUE SAINT ANDRE
	Code postal et ville	93012 BOBIGNY CEDEX
Pays	FRANCE	
Nationalité	FRANCAISE	
N° de téléphone (facultatif)	01 49 42 62 62	
N° de télécopie (facultatif)	01 49 42 63 35	
Adresse électronique (facultatif)		

**BREVET D'INVENTION
CERTIFICAT D'UTILITÉ**

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE 2/2

REMISE DES PIÈCES	Réserve à l'INPI
DATE	87.10.20
LIEU	09
N° D'ENREGISTREMENT	0013890
NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI	

DB 540 W /260899

Vos références pour ce dossier : <i>(facultatif)</i> C-1287	
6 MANDATAIRE	
Nom	
Prénom	
Cabinet ou Société	
N °de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel	
Adresse	Rue
	Code postal et ville
N ° de téléphone <i>(facultatif)</i>	
N ° de télécopie <i>(facultatif)</i>	
Adresse électronique <i>(facultatif)</i>	
7 INVENTEUR (S)	
Les inventeurs sont les demandeurs	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Dans ce cas fournir une désignation d'inventeur(s) séparée
8 RAPPORT DE RECHERCHE	
Établissement immédiat ou établissement différé	
Paiement échelonné de la redevance	
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES	
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes	
10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)	
Jacques HOUPMAIN Pouvoir n° 8864	VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux réponses faites à ce formulaire.
Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour les données vous concernant auprès de l'INPI.

DÉPARTEMENT DES BREVETS

26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08
Téléphone : 01 53 04 53 04 Télécopie : 01 42 93 59 30

BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1.../1...

(Si le demandeur n'est pas l'inventeur ou l'unique inventeur)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W /260899

Vos références pour ce dossier <i>(facultatif)</i>		
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL	013890	
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)		
DISPOSITIF DE CORRECTION AUTOMATIQUE DE L'ORIENTATION EN SITE D'UN PROJECTEUR DE VEHICULE AUTOMOBILE		
LE(S) DEMANDEUR(S) :		
VALEO VISION 34 RUE SAINT ANDRE 93012 BOBIGNY CEDEX France		
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) : (Indiquez en haut à droite «Page N° 1/1» S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez un formulaire identique et numérotez chaque page en indiquant le nombre total de pages).		
Nom		COUILLAUD
Prénoms		Philippe
Adresse	Rue	C/O VALEO VISION 34 RUE SAINT ANDRE
	Code postal et ville	93032 BOBIGNY CEDEX
Société d'appartenance (<i> facultatif </i>)		
Nom		LELEVE
Prénoms		Joël
Adresse	Rue	C/O VALEO VISION 34 RUE SAINT ANDRE
	Code postal et ville	93032 BOBIGNY CEDEX
Société d'appartenance (<i> facultatif </i>)		
Nom		
Prénoms		
Adresse	Rue	
	Code postal et ville	
Société d'appartenance (<i> facultatif </i>)		
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)		
J. HOUPLAİN Pouvoir N° 8844		

DISPOSITIF DE CORRECTION AUTOMATIQUE DE L'ORIENTATION EN SITE D'UN PROJECTEUR DE VEHICULE AUTOMOBILE

La présente invention concerne les dispositifs de correction automatique de
5 l'orientation en site de projecteurs de véhicules automobiles, lors des variations d'assiette de
ces derniers.

On sait que la réglementation impose que les projecteurs d'un véhicule soient réglés
pour éclairer efficacement la route en avant du véhicule sans toutefois éblouir les autres
conducteurs. Par exemple, la coupure supérieure d'un faisceau de croisement européen doit
10 être inclinée sur l'horizontale avec un angle de rabattement compris entre 1 et 1,5 centième de
radian.

Cependant, lorsque le véhicule est chargé, ou lorsqu'il accélère ou décélère, l'assiette
du véhicule peut varier dans de larges proportions, et l'orientation des projecteurs n'est alors
plus conforme à la législation : la coupure est soit relevée et les projecteurs éblouissent les
15 autres conducteurs, soit rabattue et l'éclairage est totalement insuffisant.

Une solution a d'abord été de disposer des capteurs au voisinage de chaque roue du
véhicule afin d'en déterminer l'assiette, les informations issues de ces capteurs étant traitées
par un calculateur afin de commander convenablement un dispositif de réglage de
l'orientation des projecteurs. Une telle solution impose de disposer des capteurs de roues en
20 des endroits du véhicule où la place disponible est mesurée et des câblages supplémentaires
dans le véhicule, les capteurs de roues étant de plus soumis à toutes les agressions de
l'environnement extérieur, de sorte qu'ils doivent posséder une excellente protection.

On connaît également, par exemple par le document US-A-5 193 894, des dispositifs
de correction automatique sans câblage. Le dispositif décrit dans ce document comprend des
25 cellules photosensibles qui détectent les variations de luminance de zones de sol devant le
véhicule, éclairées par le projecteur. Des moyens de traitement élaborent, à partir des mesures
de ces cellules, un signal pour la commande d'un actionneur propre à faire varier l'inclinaison
du projecteur.

L'inconvénient majeur de tels dispositifs réside dans le fait qu'ils sont fortement per-
30 turbés par les éclairages externes tels que les éclairages publics ou les projecteurs d'autres
véhicules. Les mesures effectuées par les photocellules dépendent également fortement de la
nature plus ou moins réfléchissante des surfaces éclairées devant le véhicule. Le réglage obte-

nu dans ces conditions n'est donc pas constant, et subit des écarts sensibles selon l'environnement du véhicule.

Il a été proposé, par exemple dans le document FR-A-2 759 043, de remédier à ces inconvénients en proposant une installation de réglage de la portée d'éclairage des projecteurs d'un véhicule, comprenant une installation d'émission qui émet au moins un faisceau de rayons électromagnétiques tombant sur une zone à l'avant du véhicule, une installation de détection électro-optique qui donne au moins de la zone irradiée un point image, une installation d'exploitation qui exploite la position d'au moins une zone irradiée et en déduit un signal comparé à un signal de consigne représentant le réglage correct de la portée d'éclairage, et, en cas de déviation entre le signal actuel et le signal de consigne, des installations de réglage sont commandées pour supprimer cette déviation.

Une telle installation, si elle résout le problème des éclairages parasites et des états de surface du revêtement routier, présente encore des inconvénients. En effet, la mesure effectuée par cette installation revient à analyser le déplacement d'une tache lumineuse sur le sol en avant d'un véhicule. On comprend donc que, pour une assiette constante du véhicule, la mesure sera perturbée par la variation de la hauteur du véhicule, c'est à dire lors des mouvements de compression ou d'expansion simultanée de tous les éléments de la suspension du véhicule, qui impriment à la caisse du véhicule des mouvements de translation verticale pure. Lors de tels mouvements de translation verticale, la tache lumineuse en avant du véhicule se déplace, et ce d'autant plus que la zone éclairée est plus éloignée du véhicule. Le déplacement de la tache lumineuse est alors interprété par l'installation d'exploitation comme un changement d'assiette, cette dernière générant alors pour les installations de réglage un signal de correction erroné.

La présente invention se place dans ce contexte et elle a pour but de proposer un dispositif de correction automatique de l'orientation en site des projecteurs d'un véhicule automobile lors des variations d'assiette de ce dernier, qui ne nécessite pas l'installation de capteurs de roues ni leur câblage, qui soit insensible aux variations de hauteur du véhicule, qui soit simple à mettre en œuvre et fiable, tout en étant peu onéreux.

La présente invention a donc pour objet un dispositif de correction automatique de l'orientation d'au moins un projecteur de véhicule automobile lors des variations d'assiette du véhicule automobile, comportant

- un émetteur projetant sur le sol devant le véhicule deux taches lumineuses espacées dans une direction parallèle à l'axe longitudinal du véhicule,
- un capteur de l'éclairement des taches lumineuses comprenant un objectif formant une image des taches lumineuses sur un récepteur et fournissant pour chacune un signal de sortie,
- des moyens de traitement propres à élaborer un signal de commande à partir du signal de sortie du capteur, et
- un actionneur commandé par le signal de commande et apte à modifier l'orientation en site d'un réflecteur du projecteur.

10 Selon la présente invention, le signal de commande de l'actionneur est élaboré par les moyens de traitement à partir d'une fonction linéaire des signaux de sortie fournis par le capteur pour chaque image de chaque tache lumineuse.

Selon d'autres caractéristiques avantageuses et non limitatives de l'invention :

- la fonction linéaire entre les signaux de sortie du capteur pour chaque image de chaque tache lumineuse est de la forme $dc_1 - a \times dc_2 = K \times (\theta - \theta_0) + b$, où a, b et θ_0 sont des constantes caractéristiques de la géométrie du dispositif de correction, θ un angle représentatif de l'assiette du véhicule, et où K est une grandeur représentative de la hauteur du véhicule ;
- l'émetteur et le capteur sont fixes l'un par rapport à l'autre ;
- l'émetteur et le capteur sont solidaires d'une partie mobile du véhicule ;
- 20 la partie mobile du véhicule est constituée par le réflecteur d'un projecteur du véhicule ;
- l'émetteur et le capteur sont fixes par rapport au véhicule ;
- l'émetteur et le capteur sont situés l'un sur une partie fixe du véhicule, l'autre sur une partie mobile du véhicule ;
- les taches lumineuses définissent un segment de droite sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule ;
- l'émetteur et le capteur sont situés sensiblement dans un même plan vertical ;
- la direction d'illumination de l'émetteur et l'axe optique du capteur sont contenus dans un même plan vertical parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

30 D'autres buts, caractéristiques et avantages de la présente invention ressortiront clairement de la description qui va maintenant être faite d'un exemple de réalisation donné à titre non limitatif en référence aux dessins annexés sur lesquels :

- La Figure 1 représente une vue schématique de l'avant d'un véhicule illustrant le principe de l'invention selon un premier mode de réalisation ;
- La Figure 2 représente un schéma de principe de fonctionnement du dispositif de correction selon le premier mode de réalisation ;
- 5 - La Figure 3 représente sous forme graphique le signal délivré par le capteur équipant le dispositif de l'invention ;
- La Figure 4 représente un exemple de réseau de courbes élaborées par les moyens de traitement équipant le dispositif de l'invention ;
- La Figure 5 représente une vue schématique de l'avant d'un véhicule illustrant le principe de l'invention selon un deuxième mode de réalisation ;
- 10 - La Figure 6 représente une vue schématique de l'avant d'un véhicule illustrant le principe de l'invention selon un troisième mode de réalisation, et
- La Figure 7 représente un schéma général de principe de fonctionnement du dispositif de correction selon la présente invention.

15 On a représenté schématiquement sur la Figure 1 l'avant d'un véhicule V, muni de manière classique de projecteurs P, un seul projecteur ayant été représenté. Le projecteur P comporte un réflecteur R coopérant avec une source lumineuse S solidaire de ce dernier pour former un faisceau lumineux d'éclairage de la route devant le véhicule V. Dans le cas où le projecteur P est destiné à émettre un faisceau de croisement, le réflecteur R pourra être de type apte à engendrer par lui-même un faisceau avec coupure, ou être de type elliptique, en étant solidaire d'une lentille convergente dont le foyer objet est confondu avec l'un des foyers du réflecteur elliptique dont l'autre foyer est situé au voisinage immédiat de la source lumineuse S.

20 Dans le mode de réalisation de la Figure 1, un émetteur 1 est solidaire du réflecteur R, de même qu'un capteur 2. L'émetteur 1 projette sur le sol en avant du véhicule V deux taches lumineuses T₁ et T₂, à des distances différentes d₁ et d₂, les taches T₁ et T₂ définissant un segment de droite parallèle à l'axe longitudinal du véhicule. Ces taches T₁ et T₂ sont situées dans le champ de vision C du capteur 2. L'émetteur 1 et le capteur 2 sont situés sensiblement dans un même plan vertical parallèle à l'axe longitudinal du véhicule, et la direction d'illumination de l'émetteur 1 et l'axe optique du capteur 2 sont contenus dans ce plan, par exemple le plan de la Figure 1.

Lors des changements d'assiette du véhicule V, les taches T_1 et T_2 se déplacent sur le sol, ces déplacements étant observés par le capteur 2, qui délivre un signal correspondant, ce signal étant fourni à des moyens de traitement 5, par exemple un calculateur ou un microprocesseur, qui déterminent si une correction de l'orientation du projecteur est nécessaire. Dans 5 l'affirmative, un signal de commande est généré par le calculateur 5 pour piloter dans un sens ou dans un autre un actionneur 4. L'actionneur 4 est situé dans le boîtier B du projecteur P et provoque le basculement du réflecteur R autour d'un point fixe PF du boîtier B, ce qui modifie l'inclinaison du réflecteur R, et donc celle du faisceau lumineux engendré par ce dernier. L'émetteur 1 étant solidaire du réflecteur R, le mouvement de ce dernier entraîne le déplacement des taches T_1 et T_2 sur le sol, qui est observé par le capteur C.

Le basculement du réflecteur se poursuit jusqu'à ce que les taches T_1 et T_2 occupent leur position de référence par rapport à l'horizontale, et correspondant à une inclinaison correcte du faisceau lumineux, malgré le changement de l'assiette du véhicule. La correction de l'orientation en site du projecteur P peut ainsi être obtenue de manière dynamique, cette 15 correction s'effectuant en boucle fermée.

De manière plus précise, comme on l'a représenté sur la Figure 2, l'émetteur 1, placé à une hauteur H au dessus de la route, émet deux pinceaux lumineux L_1 et L_2 pour former les taches T_1 et T_2 sur la route en avant du véhicule, à des distances d_1 et d_2 de la verticale de l'émetteur 1. Le capteur 2, placé à une hauteur h au dessus de l'émetteur 1, comprend un objectif 3 formant des taches T_1 et T_2 des images I_1 et I_2 sur une surface photosensible 6. L'objectif 3 définit l'axe optique C du capteur.

L'émetteur 1 et le capteur 2 sont solidaires l'un de l'autre et du réflecteur R. Le capteur 1 mesure donc l'assiette du réflecteur R. L'émetteur 1 et le capteur 2 sont orientés de telle façon que, lorsque l'orientation du réflecteur R est réglementaire ou nominale, l'axe optique C du capteur intercepte la route en un point M situé à une distance d_m de la verticale de l'émetteur 1, sensiblement au milieu du segment de droite compris entre les taches T_1 et T_2 . Les taches T_1 et T_2 sont vues par le capteur 2 dans des directions C_1 et C_2 . L'axe optique C forme un angle avec la route, et les pinceaux lumineux L_1 et L_2 forment respectivement des angles $(-k_1)$ et $(-k_2)$ avec la route, k_1 et k_2 étant les angles formés respectivement entre L_1 et 25 C, et entre L_2 et C.

L'objectif 3 du capteur 2 peut être analysé comme équivalent à une lentille convergente, de longueur focale f. Cet objectif 3 forme sur la surface photosensible 6 des images I_1

et I_1 et I_2 des taches T_1 et T_2 , ces images I_1 et I_2 étant respectivement à des distances dc_1 et dc_2 du centre m de la surface 6, correspondant à l'intersection entre la surface 6 et l'axe optique C.

Des considérations géométriques permettent de déterminer les distances dc_1 et dc_2 . On obtient ainsi les formules :

$$dc_1 = f \times \frac{-H \times \tan(k_1) \times \tan^2(\theta) + h \times \tan(\theta) - (h+H) \times \tan(k_1)}{(h+H) \times \tan^2(\theta) - h \times \tan(k_1) \times \tan(\theta) + H} \quad (1)$$

et

$$dc_2 = f \times \frac{-H \times \tan(k_2) \times \tan^2(\theta) + h \times \tan(\theta) - (h+H) \times \tan(k_2)}{(h+H) \times \tan^2(\theta) - h \times \tan(k_2) \times \tan(\theta) + H} \quad (2)$$

On peut d'autre part déterminer les constantes k_1 et k_2 , caractéristiques de la géométrie particulière du dispositif utilisé, telles que :

$$\tan(k_1) = \frac{d_{10} \times (h+H_0) - H_0 \times d_{m0}}{H_0 \times (h+H_0) + d_{10} \times d_{m0}} \quad (3)$$

et

$$\tan(k_2) = \frac{d_{20} \times (h+H_0) - H_0 \times d_{m0}}{H_0 \times (h+H_0) + d_{20} \times d_{m0}} \quad (4)$$

où d_{10} , d_{20} , d_{m0} et H_0 sont les valeurs initiales nominales de d_1 , d_2 , d_m et H . Ces valeurs initiales nominales sont obtenues pour un véhicule à vide, l'inclinaison du projecteur P étant correctement réglée.

Il ressort bien des formules (1) et (2) que dc_1 et dc_2 ne sont des fonctions que de la hauteur H de l'émetteur 1, et par conséquent du véhicule, et de l'angle d'inclinaison du capteur 2 par rapport à la route, et par conséquent de l'assiette du véhicule.

La surface photosensible 6 sur laquelle sont formées les images I_1 et I_2 est avantageusement constituée d'une barrette CCD (éléments à couplage de charges). Lors du balayage des éléments de cette barrette par des moyens électroniques appropriés, le signal obtenu est de la forme qui est représentée sur la Figure 3, chaque image I_1 et I_2 située à la distance dc_1 et dc_2 du centre m de la surface 6 donnant lieu à une pointe de tension aux instants t_1 et t_2 . Le signal de la Figure 3 comporte par exemple une impulsion négative périodique, de période T , aux instants $t_0 + nT$, et des impulsions positives aux instants t_1 et t_2 .

Le signal de la Figure 3 est fourni aux moyens de traitement 5 qui calculent, pour chaque balayage, à partir de t_1 et t_2 , les valeurs de dc_1 et dc_2 , fonctions de la hauteur H et de l'angle comme on l'a vu plus haut.

Conformément à la présente invention, les moyens de traitement 5 élaborent une fonction linéaire de dc_1 et dc_2 , de la forme :

$$dc_1 - a \times dc_2 = K \times (\theta - \theta_0) + b \quad (5)$$

où θ_0 est la valeur initiale nominale de l'angle, obtenue pour un véhicule à vide avec un projecteur P correctement réglé en inclinaison, et ayant pour valeur :

$$\tan(\theta_0) = \frac{h + H_0}{dm_0} \quad (6)$$

où a et b sont des constantes, de la forme :

$$a = \frac{1 - \tan(k_1) \times \tan(k_2) + (\tan^2(\theta) - 1) \times \frac{\tan(k_1)}{\tan(\theta)}}{1 - \tan(k_1) \times \tan(k_2) + (\tan^2(\theta) - 1) \times \frac{\tan(k_2)}{\tan(\theta)}} \quad (7)$$

$$b = f \times \frac{\tan(k_2) - \tan(k_1)}{1 - \tan(k_1) \times \tan(k_2) + (\tan^2(\theta) - 1) \times \frac{\tan(k_2)}{\tan(\theta)}} \quad (8)$$

et où K est une fonction de la hauteur H de l'émetteur 1.

La formule (5) s'écrit :

$$dc_1 - a \times dc_2 = b \quad (9)$$

pour la valeur initiale nominale θ_0 de l'angle, et ne dépend plus de la hauteur H de l'émetteur 1. Il s'ensuit que toutes les courbes d'équation (5) passent par le même point pour la valeur initiale nominale θ_0 de l'angle, ainsi qu'on l'a représenté sur la Figure 4, quelle que soit la hauteur H de l'émetteur 1.

Comme on le voit sur la Figure 4, autour de la position initiale nominale (θ_0, H_0) , la valeur de l'équation (5) est très peu dépendante de la valeur H de la hauteur de l'émetteur 1. Il suffit donc que les moyens de traitement 5 calculent la valeur de l'équation (5) et comparent le résultat à la constante b telle que définie par la relation (8). Le résultat de cette comparaison indique le sens dans lequel le projecteur P doit être actionné :

- si $dc_1 - a \times dc_2 = b$, le projecteur est correctement réglé, les moyens de traitement 5 n'émettent aucun signal,
- si $dc_1 - a \times dc_2 < b$, cela signifie que l'angle est inférieur à l'angle initial nominal θ_0 , et que le faisceau émis par le projecteur P est trop relevé. Les moyens de traitement 5 émettent

alors un signal de commande pour l'actionneur 4, pour que ce dernier incline plus vers le bas le projecteur P, et

- si $dc_1 - a \times dc_2 > b$, cela signifie que l'angle est supérieur à l'angle initial nominal α_0 , et que le faisceau émis par le projecteur P est trop abaissé. Les moyens de traitement 5 émettent alors un signal de commande pour l'actionneur 4, pour que ce dernier incline plus vers le haut le projecteur P.

Dans les deux derniers cas, tant que $dc_1 - a \times dc_2 \neq b$, les moyens de traitement émettent un signal de commande proportionnel à la valeur absolue de la différence $(dc_1 - a \times dc_2) - b$, jusqu'à ce que cette valeur absolue soit égale à zéro. L'actionneur 4 est ainsi commandé proportionnellement à l'importance de la correction à apporter à l'inclinaison du projecteur P. Il en résulte que la correction sera effectuée d'autant plus rapidement, ce qui est important pour réduire l'éblouissement éventuel des autres conducteurs dans le cas d'un faisceau lumineux trop relevé.

On a donc bien réalisé un dispositif de correction automatique de l'orientation en site de projecteurs de véhicule automobile lors des variations d'assiette de ce dernier. Les signaux de commande émis par les moyens de traitement 5 pour la correction du projecteur P pourront être utilisés par un deuxième actionneur 4' placé dans le boîtier de l'autre projecteur P' du véhicule pour corriger simultanément l'orientation des deux projecteurs à l'aide d'un seul dispositif de correction automatique, ou chaque projecteur du véhicule pourra être équipé de son propre dispositif de correction automatique. Le dispositif selon la présente invention ne nécessite aucun câblage dans le véhicule autre que pour son installation dans le boîtier du projecteur. Le dispositif corrige l'orientation en site de projecteurs de véhicule automobile uniquement lors des variations d'assiette de ce dernier, et il est insensible aux variations de hauteur du véhicule.

Un tel dispositif de correction automatique est simple à mettre en œuvre et fiable. En effet, il suffit de disposer dans le boîtier du projecteur P un émetteur, un capteur et un actionneur, ces composants étant tous bien connus et maîtrisés, et des moyens de traitement du signal engendré par le capteur, qui peuvent se réduire à un microprocesseur convenablement programmé. Les liaisons électriques entre ces différents composants sont courtes, et entièrement contenues dans le boîtier du projecteur. De plus, la fonction linéaire que les moyens de traitement utilisent pour engendrer le signal de commande de l'actionneur 4 fait intervenir

deux constantes a et b , elles-mêmes calculées à partir des constantes d_{10} , d_{20} , d_m et H_0 , valeurs initiales nominales de d_1 , d_2 , d_m et H , et des constantes géométriques h et f du dispositif.

Si les valeurs initiales nominales et les constantes géométriques du dispositif sont connues avec précision, il est alors facile de calculer théoriquement les constantes a et b , et de 5 les mémoriser dans les moyens de traitement 5, par exemple dans une mémoire morte programmable et effaçable, du type EEPROM.

Si les valeurs initiales nominales et les constantes géométriques du dispositif ne sont pas connues, ou sont connues avec une précision insuffisante, il est possible de déterminer expérimentalement les constantes a et b . Il suffit pour cela de relever les distances dc_1 et dc_2 10 des images I_1 et I_2 des taches T_1 et T_2 sur la surface photosensible 6 pour deux positions particulières du véhicule, par exemple la position initiale nominale (véhicule à vide, inclinaison du projecteur correctement réglée) et une position extrême (véhicule à pleine charge, inclinaison du projecteur correctement réglée).

On peut alors procéder de la manière suivante :

15 - on règle manuellement l'orientation des projecteurs du véhicule, le dispositif de correction automatique étant inhibé ;

- on relève les distances des images I_1 et I_2 des taches T_1 et T_2 sur la surface photosensible 6, le véhicule étant à vide, et donc en position initiale nominale, les distances relevées étant alors égales à dc_{10} et dc_{20} ;

20 - on relève les distances des images I_1 et I_2 des taches T_1 et T_2 sur la surface photosensible 6, le véhicule étant à pleine charge, les distances relevées étant alors égales à leur valeur minimale $dc_{1,min}$ et $dc_{2,min}$;

- on calcule $a = \frac{dc_{10} - dc_{1,min}}{dc_{20} - dc_{2,min}}$;

- on calcule $b = dc_{10} - a \times dc_{20}$, et

25 - on mémorise a et b dans les moyens de traitement 5, par exemple dans une mémoire morte programmable et effaçable, du type EEPROM.

Ces réglages, relevés et calculs peuvent avantageusement être effectués en fin de chaîne de production du véhicule automobile, lorsque ce dernier est totalement équipé et prêt à être livré. L'angle de référence utilisé pour la mesure peut être pris par rapport à un axe 30 différent de l'axe optique du capteur 2, mais situé dans le champ de vision de ce dernier, si les réglages, relevés ou calculs s'en trouvent facilités.

En effet, en considérant un autre axe de référence, les distances des images I_1 et I_2 des taches T_1 et T_2 sur la surface photosensible 6 seront légèrement décalées d'une valeur , pour devenir : $dc'_1 = dc_1 + \Delta$ et $dc'_2 = dc_2 + \Delta$. La relation (5) s'écrit alors :

$$dc'_1 - a \times dc'_2 = K(\theta - \varphi) + b + \Delta \times (1 - a) \quad (10)$$

5 et tous les calculs mentionnés plus haut peuvent être répétés sans changement.

Selon un deuxième mode de réalisation, représenté sur la Figure 5, l'émetteur 1 est implanté sur une partie fixe du véhicule, par exemple sur le boîtier du projecteur P ou sur une partie du véhicule lui-même, tandis que le capteur 2 est solidaire du réflecteur R, comme dans le mode de réalisation précédent. Un dispositif installé de cette manière fonctionne exactement comme dans le mode de réalisation précédent. Il impose seulement l'adjonction d'un appareil permettant de connaître à tout instant l'orientation relative du capteur 2 par rapport à l'émetteur 1. On pourra par exemple disposer un potentiomètre de recopie PR au voisinage du point fixe PF sur lequel est articulé le réflecteur R, les informations issues de ce potentiomètre étant fournie aux moyens de traitement pour corriger la variation de l'angle entre 10 l'émetteur 1 et le capteur 2.

Selon un troisième mode de réalisation, représenté sur la Figure 6, l'émetteur 1 et le capteur 2 sont implantés tous deux sur une partie fixe du véhicule, par exemple tous les deux dans le boîtier du projecteur P. Un dispositif installé de cette manière fonctionne exactement comme dans le premier mode de réalisation, et ne sera donc pas décrit en détail.

20 Selon les trois modes de réalisation décrits plus haut, il est bien clair que les positions relatives de l'émetteur et du capteur pourront être interchangées, l'émetteur 1 se trouvant par exemple placé au dessus du capteur 2. Il en résulte que l'on peut établir un schéma général du principe de fonctionnement du dispositif de correction automatique selon la présente invention, tel que celui qui est représenté sur la Figure 7.

25 On voit sur cette Figure un composant E-R, qui peut être un émetteur ou un récepteur, et un composant R-E, qui peut être un récepteur ou un émetteur respectivement. L'un est placé à une hauteur H_1 , l'autre est placé à une hauteur H_2 . Ils sont disposés dans des plans verticaux espacés horizontalement d'une distance d fixe. Ils présentent une orientation relative représentée par l'angle δ , éventuellement variable. Moyennant la prise en compte des constantes géométriques supplémentaires d et δ , caractéristiques du dispositif utilisé, il est possible de faire le même raisonnement et de réécrire des formules (1) à (10) ci dessus, pour arriver à une relation linéaire de la forme :

$$dc_1 - a \times dc_2 = b$$

qu'il convient de prendre en compte entre les positions dc_1 et dc_2 , sur la surface photosensible du capteur, des images I_1 et I_2 des taches lumineuses T_1 et T_2 projetées par l'émetteur.

On pourra ainsi disposer l'émetteur ou le capteur en tout endroit désiré du véhicule,
5 l'émetteur étant par exemple disposé au niveau du projecteur ou du pare-chocs avant du véhicule, tandis que le capteur pourra être disposé dans l'habitacle, par exemple derrière le rétroviseur.

On a donc bien réalisé un dispositif de correction automatique en temps réel de l'orientation en site de projecteurs de véhicule automobile lors des variations d'assiette de ce
10 dernier. On pourra utiliser un seul dispositif pour les deux projecteurs du véhicule, auquel cas les signaux de commande émis par les moyens de traitement pour la correction de l'orientation d'un projecteur pourront être utilisés pour la correction simultanée de l'orientation de l'autre projecteur du véhicule. On pourra également utiliser un dispositif de correction associé à chaque projecteur. Selon les modes de réalisation représentés sur les Figures 1, 2, 5 et 6, le dispositif ne nécessite aucun câblage dans le véhicule autre que pour son
15 installation dans le boîtier du projecteur, qui constitue ainsi une unité autonome à correction automatique incorporée. Le dispositif corrige l'orientation en site de projecteurs de véhicule automobile uniquement lors des variations d'assiette de ce dernier, et il est insensible aux variations de hauteur du véhicule.

20 Bien entendu, la présente invention n'est pas limitée aux modes de réalisation qui ont été décrits, mais l'homme du métier pourra au contraire lui apporter de nombreuses modifications qui rentrent dans son cadre. C'est ainsi par exemple que l'on pourra utiliser deux émetteurs projetant chacun une tache lumineuse sur le sol. Ces deux émetteurs seront solidaires l'un de l'autre de manière à ce que les taches lumineuses soient formées par des rayons lumineux formant entre eux un angle constant et prédéterminé. On pourra par exemple utiliser des diodes électroluminescentes ou des diodes laser montées sur le même circuit, une optique appropriée formant les rayons émergeants. Les diodes laser émettront avantageusement un rayonnement infrarouge. De même, on pourra prévoir que les taches lumineuses soient émises en alternance, ou qu'elles soient émises de manière continue, leur intensité étant modulée
25 selon une loi prédéterminée. On pourra encore prévoir de remplacer le capteur CCD ou CMOS par un circuit de positionnement analogique, du type PSD (Position Sensor Device).

REVENDICATIONS

1. Dispositif de correction automatique de l'orientation d'au moins un projecteur (P) de véhicule automobile (V) lors des variations d'assiette du véhicule automobile (V), comportant
 - un émetteur (1) projetant sur le sol devant le véhicule (V) deux taches lumineuses (T_1 , T_2) espacées dans une direction parallèle à l'axe longitudinal du véhicule (V),
 - un capteur (2) de l'éclairement des taches lumineuses (T_1 , T_2) comprenant un objectif (3) formant une image (I_1 , I_2) des taches lumineuses (T_1 , T_2) sur un récepteur (6) et fournissant pour chacune un signal de sortie (dc_1 , dc_2),
 - des moyens de traitement (5) propres à élaborer un signal de commande à partir du signal de sortie du capteur (2), et
 - un actionneur (4) commandé par le signal de commande et apte à modifier l'orientation en site d'un réflecteur (R) du projecteur (P),
- 15 caractérisé en ce que le signal de commande de l'actionneur (4) est élaboré par les moyens de traitement (5) à partir d'une fonction linéaire des signaux de sortie (dc_1 , dc_2) fournis par le capteur (2) pour chaque image (I_1 , I_2) de chaque tache lumineuse (T_1 , T_2).

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que la fonction linéaire entre les signaux de sortie (dc_1 , dc_2) du capteur (2) pour chaque image (I_1 , I_2) de chaque tache lumineuse (T_1 , T_2) est de la forme :

$$dc_1 - a \times dc_2 = K \times (\theta - \theta_0) + b$$

où a , b et θ_0 sont des constantes caractéristiques de la géométrie du dispositif de correction, θ un angle représentatif de l'assiette du véhicule (V), et où K est une grandeur représentative de 25 la hauteur (H) du véhicule (V).

3. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'émetteur (1) et le capteur (2) sont fixes l'un par rapport à l'autre.
- 30 4. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'émetteur (1) et le capteur (2) sont solidaires d'une partie mobile (R) du véhicule.

5. Dispositif selon la revendication 4, caractérisé en ce que la partie mobile (R) du véhicule est constituée par le réflecteur (R) d'un projecteur (P) du véhicule.

6. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'émetteur (1) et le capteur
5 (2) sont fixes par rapport au véhicule.

7. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'émetteur (1) et le capteur
(2) sont situés l'un sur une partie fixe du véhicule, l'autre sur une partie mobile du véhicule.

10 8. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que les taches lumineuses (T_1 , T_2) définissent un segment de droite sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

9. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce
15 que l'émetteur (1) et le capteur (2) sont situés sensiblement dans un même plan vertical.

10. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que la direction d'illumination de l'émetteur (1) et l'axe optique du capteur (2) sont contenus dans un même plan vertical parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

1/4

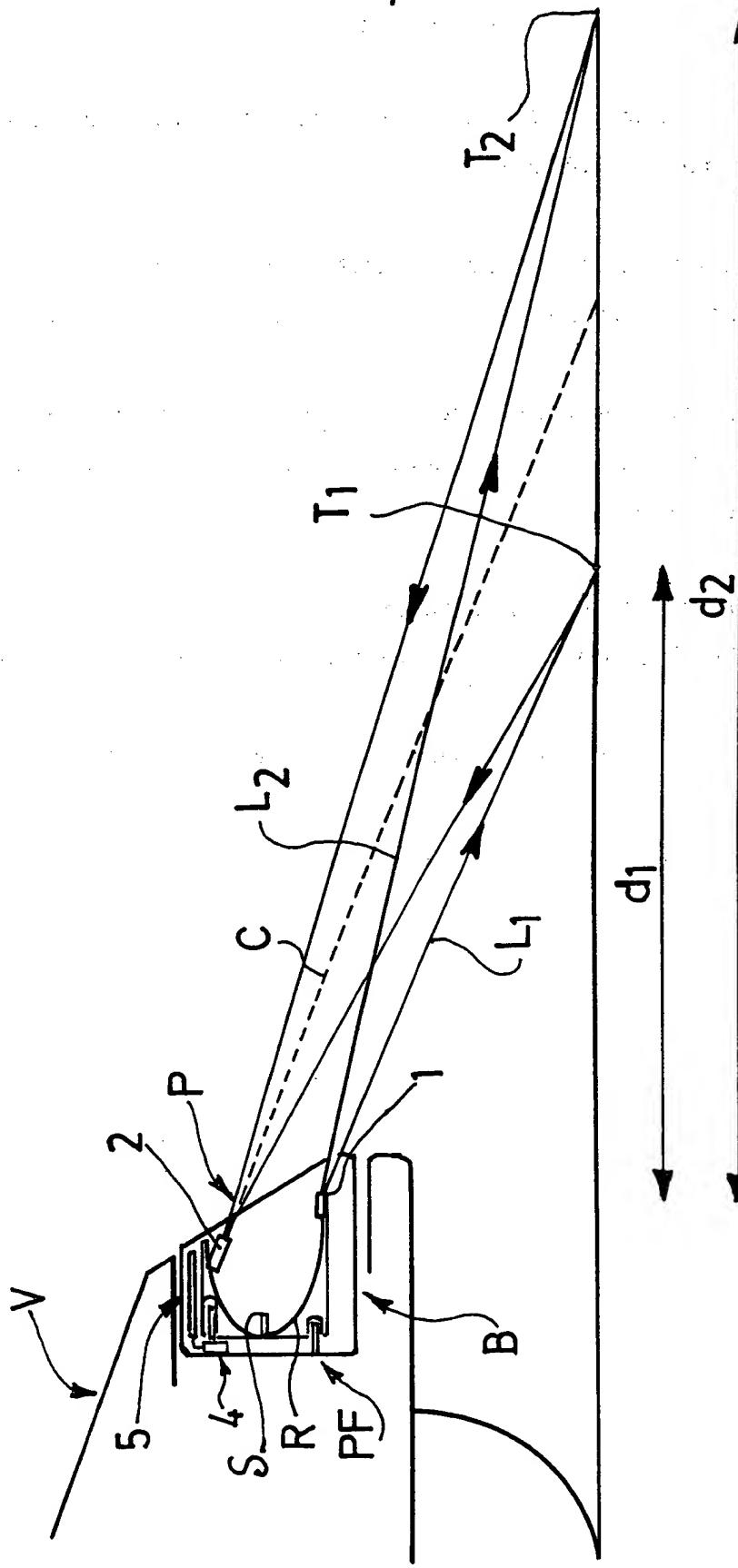


FIG.1

2/4

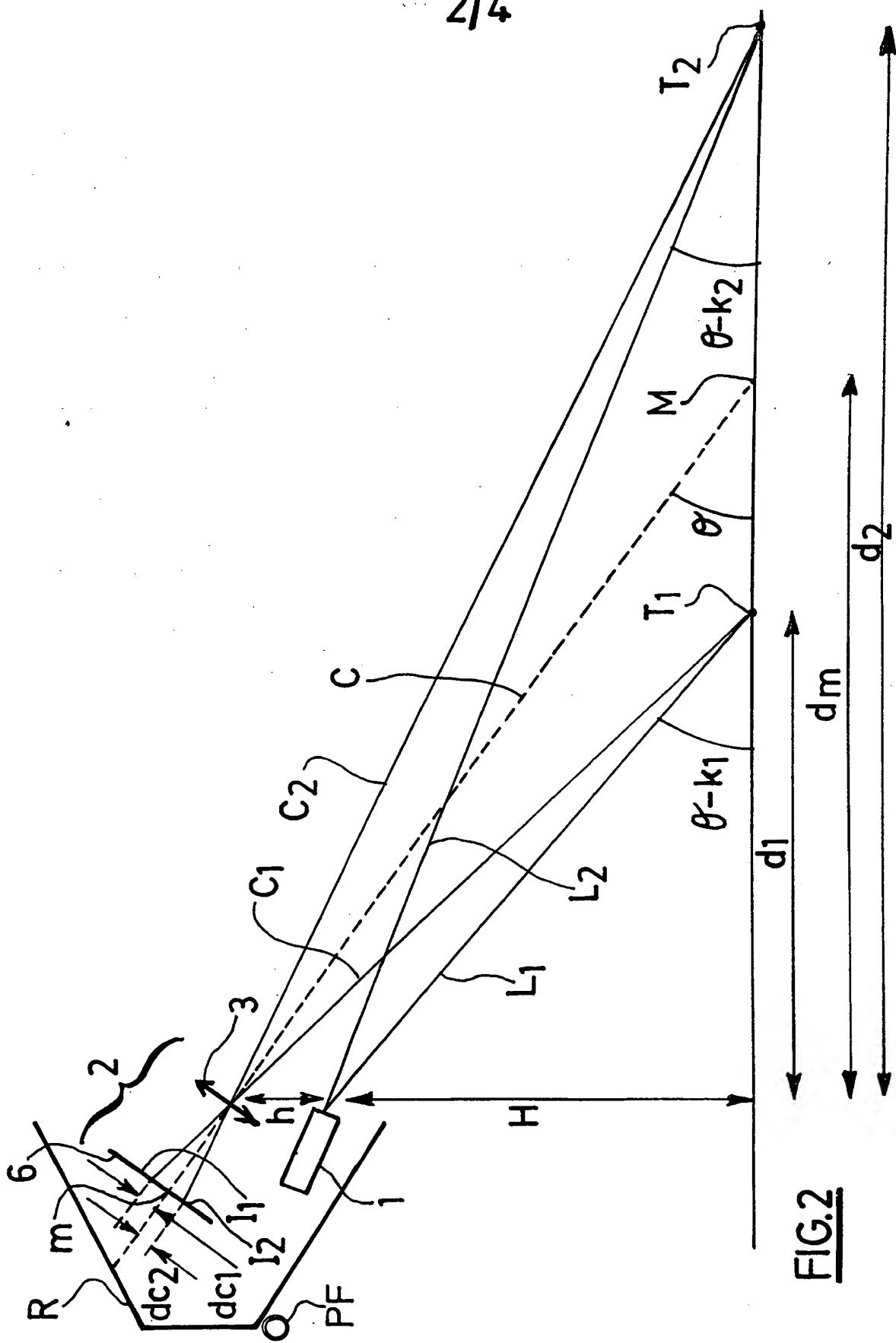


FIG. 2

3/4

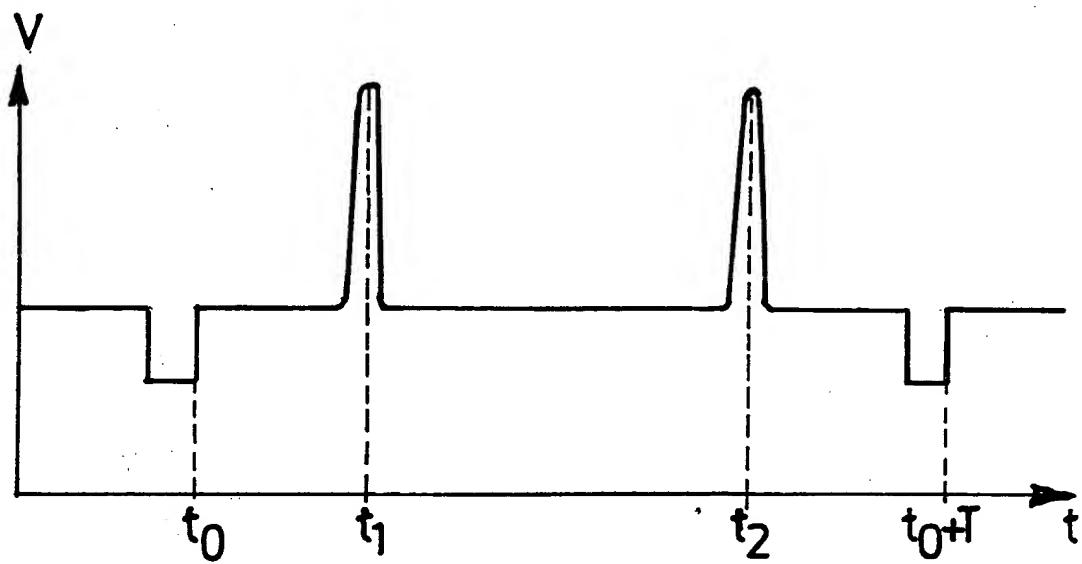


FIG.3

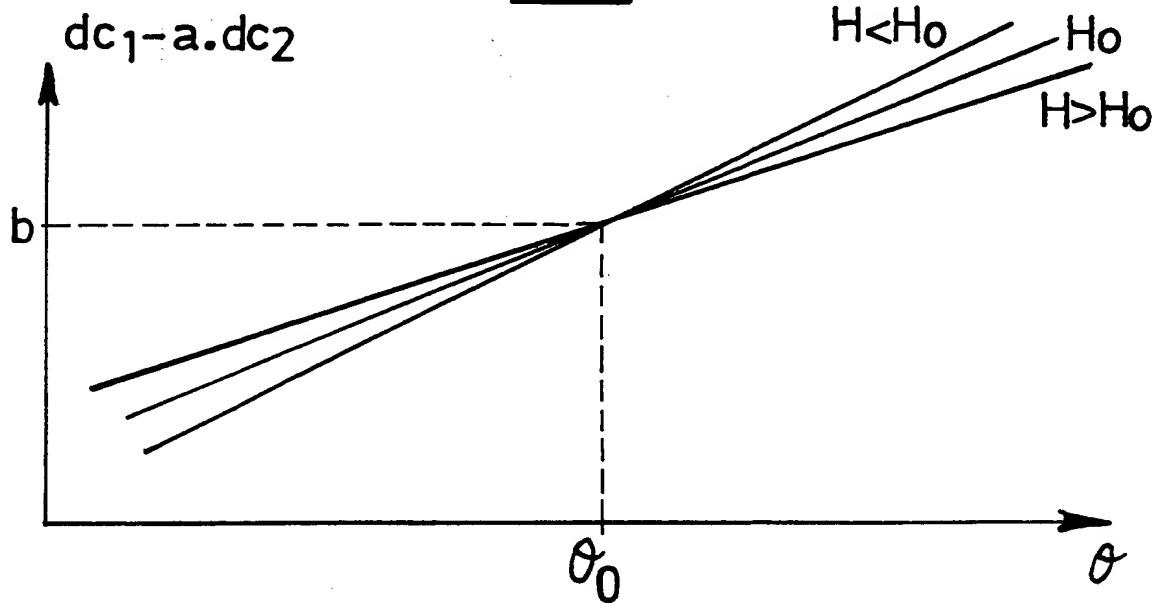
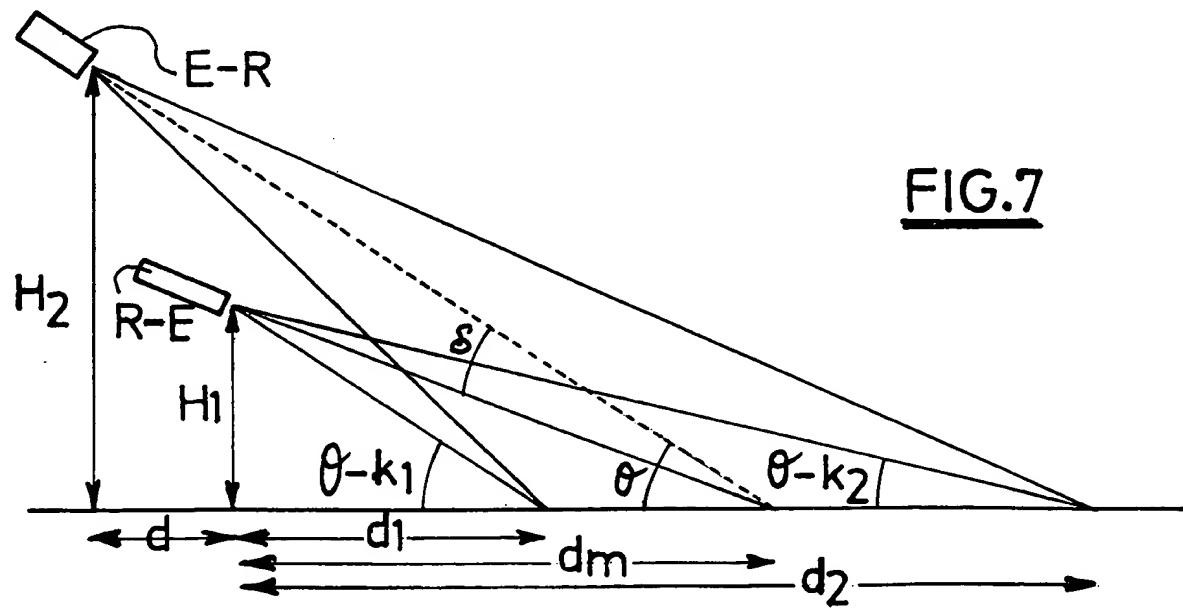
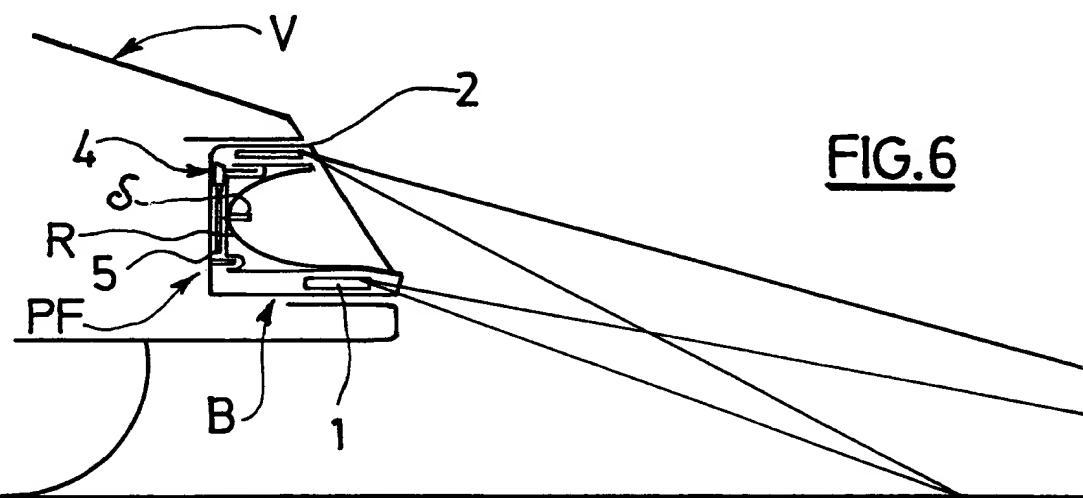
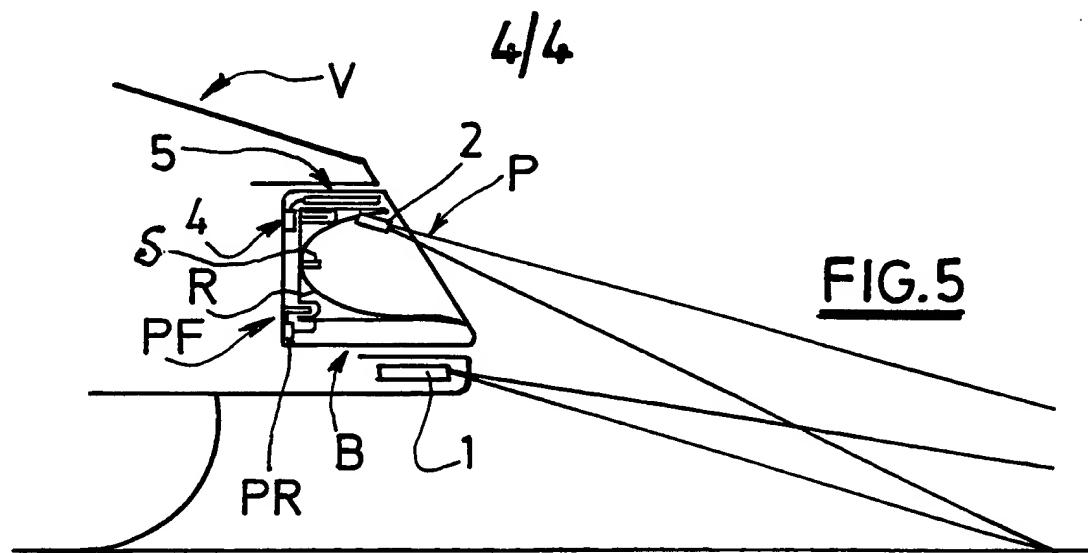
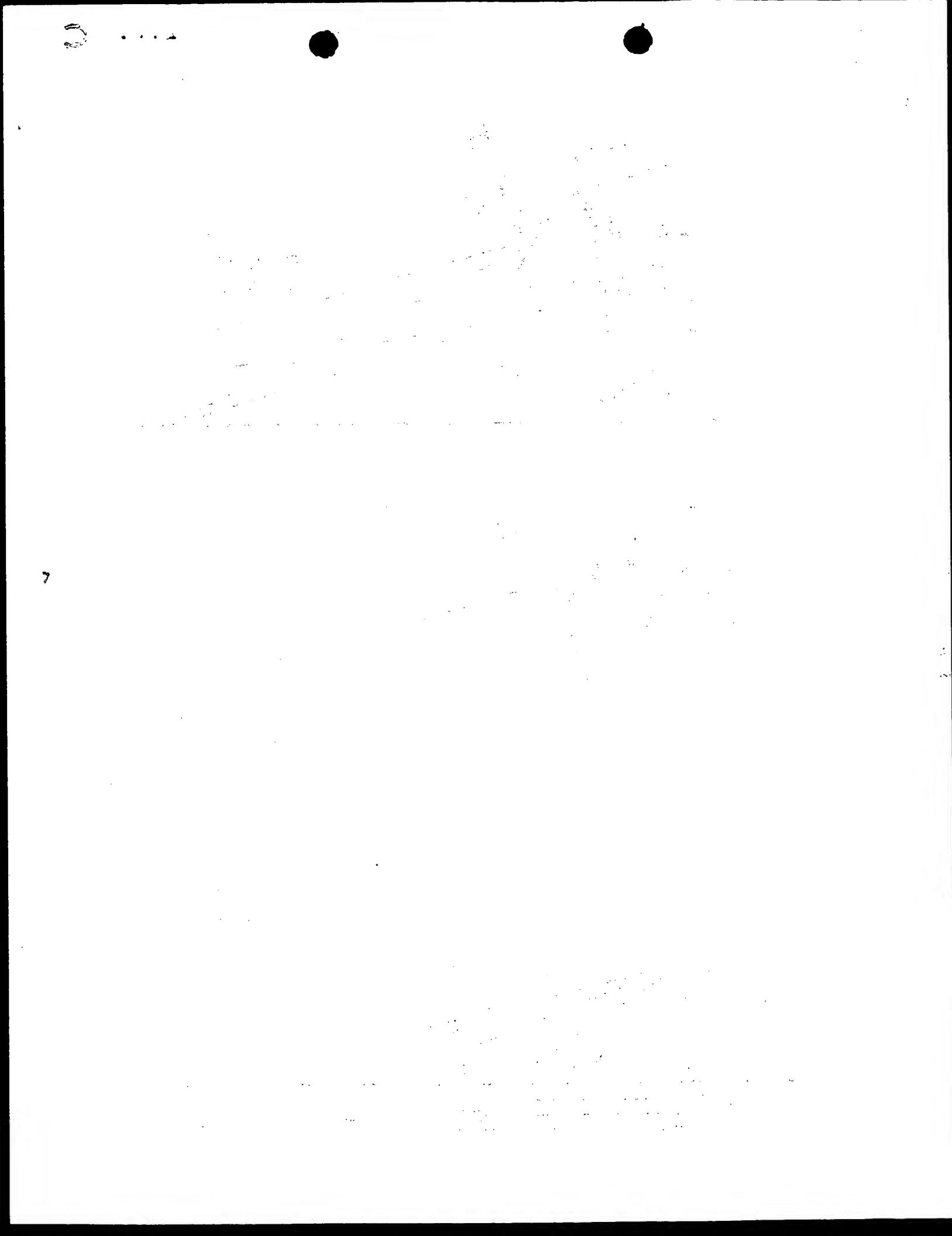


FIG.4







RECEIVED
FEB -4 2002
TC 2866 MAIL ROOM